

Prioridad: la conservación



Pere Macias i Arau
Presidente de la Comisión
de Seguridad Vial y Movilidad
Sostenible del Congreso
de los Diputados

El establecimiento de prioridades debería constituir el elemento básico de toda política racional de infraestructuras. Esta aseveración adquiere mucho más valor en épocas, como la actual, con gran escasez de recursos. Cuanto menor es el presupuesto disponible, mayor responsabilidad adquieren los gestores públicos en el destino de las disponibilidades presupuestarias.

Tal y como viene definido en los diccionarios, priorizar significa ordenar y anteponer. Significa tomar partido por aquello que se considera debe preceder a lo demás. El quid de la cuestión es establecer con precisión los criterios en base a los cuales se va a otorgar a unas actuaciones un carácter preferente a las demás. Para ello, resulta indispensable tener meridianamente claros los objetivos.

La seguridad vial constituye uno de estos objetivos que pueden ser ampliamente compartidos por la sociedad y por quienes los representamos en las instituciones. De hecho, en el Congreso de los Diputados, en las dos últimas legislaturas se ha venido alcanzando un elevado nivel de consenso en relación a esta cuestión. De la mano de Jordi Jané, primer presidente de la Comisión de Seguridad Vial, y de su sucesor, Emilio Olavarría, se ha tejido un mar de complicidades entre todas las fuerzas políticas, que ha resultado muy útil de cara a impulsar políticas destinadas a la disminución de la accidentabilidad en nuestras calles y carreteras.

Este eficaz impulso parlamentario también halló eco en el Ejecutivo con el resultado de una importantísima reducción de las cifras de siniestralidad y de mortalidad. Ahora, para continuar esta favorable tendencia, resulta indispensable actuar en los tres elementos de las políticas de seguridad vial: el conductor, el coche y la carretera.

No va a resultar fácil esta tarea. Baste constatar los perniciosos efectos de la crisis económica sobre la renovación del parque automovilístico, con vehículos más envejecidos y con menor nivel de mantenimiento. Ello implica la urgencia de reactivar los planes Renove, que tan útiles han resultado tanto para este objetivo como para la dinamización de un sector productivo tan importante en nuestra economía.

Para el tercer vector, la carretera, los efectos de la crisis podrían mitigarse notablemente si nuestras administraciones actuarán con un claro sentido de las prioridades. Y por desgracia podemos constatar que, con algunas loables excepciones, no lo han estado haciendo estos últimos años. El deterioro de la calidad de los firmes producido desde el 1999 hasta el 2011 es espectacular: según los datos de la Asociación Española de la Carretera, el índice de conservación de los pavimentos en las carreteras de la Red del Estado ha experimentado un descenso del 30% y en la del resto de administraciones del 24%, hallándose ambos índices por debajo del umbral de aceptabilidad. Particularmente negativa ha sido la actuación del Ministerio de Fomento, que, en los últimos tres ejercicios prácticamente no ha destinado recursos a la conservación extraordinaria de sus carreteras.

Hoy por hoy, no hay nada tan urgente como recuperar unas dotaciones presupuestarias que garanticen la seguridad en nuestras redes viarias. Ante la persistencia de la construcción de autovías en tramos sin tráfico que lo justifique o trascurriendo paralelas a autopistas existentes, resulta imprescindible que esta política de '*grandeur*' toque a su fin y se imponga la racionalidad. Tenemos la red de vías de capacidad más extensa de Europa. Sí. Y la peor conservada.

Recuperar el prestigio del país aconseja modificar cuanto antes las prioridades de la inversión en la red de carreteras. Invertir en conservación es una obligación. Estoy firmemente comprometido en trabajar para convencer al Gobierno de que, hoy, la prioridad para nuestros ciudadanos es su seguridad y que no tomarla en consideración sería un error de gravísimas consecuencias.